

Svolgimento del processo

1. - Con sentenza del 6 luglio 2004 la Corte di appello di Genova ha respinto l'appello proposto dalla CO.PA.V S.c.a r.l. contro la sentenza del Tribunale di quella città del 3 dicembre 2002, nella vertenza instaurata dalla Winterthur Assicurazioni s.p.a. contro di essa.

2. - Infatti, con citazione notificata il 15 settembre 1999 la Winthertur conveniva in giudizio davanti al Tribunale di Genova il Consorzio di Autotrasportatori della Val D'Arda s.c. a r.l. (CO.PA.V.) esponendo quanto segue.

Nel settembre 1998 HEFTON s.r.l. aveva acquistato da WESPTEX FASHION Ltd capi di abbigliamento femminile per un valore di dollari 87.021,40.

La merce era stata imbarcata nel porto di Hong Kong e, in esito al trasporto marittimo effettuato dal vettore SEA LAND, scaricata nel porto di Genova e, quindi, consegnata allo spedizioniere SCA Agenzia Marittima.

Lo spedizioniere aveva affidato alla CO.P.AV il trasporto terrestre della merce, stivata nel container SEAU 407443/2 fino alla sede della destinataria HEFTON ITALY s.r.l. in Cernusco sul Naviglio. Il 9 settembre 1998 l'autista del CO.P.AV, partito da Genova e giunto a destinazione a tarda ora, aveva effettuato la sosta notturna sulla strada statale in attesa dell'apertura.

Durante la notte ignoti malviventi avevano trafugato la merce, parte della quale venne recuperata dai Carabinieri.

La società di assicurazioni attrice aveva corrisposto alla proprietaria l'indennizzo di lire 161.165.000, surrogandosi nei diritti dell'assicurata verso il responsabile del fatto dannoso, con effetto dal 10 marzo 1999.

Ciò premesso, chiedeva all'adito Tribunale "dichiarare responsabile e, conseguentemente, condannare il Consorzio di autotrasportatori della Val d'Arda s.c.a r.l., in persona del suo legale rappresentante in carica, al pagamento in favore dell'attrice della somma capitale di lire 161.165.000 pari ad euro 83.234,80, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria con decorrenza dalla data dell'avvenuta surrogazione fino alla data del pagamento".

3. - Costitutosi in giudizio la CO.PA.V. eccepiva, in via preliminare, la carenza di legittimazione della società assicuratrice; chiedeva, nel merito, la reiezione della pretesa risarcitoria e, in subordine, chiedeva che l'eventuale accoglimento di essa fosse limitato ad entità non superiore a lire 14.975.000, in applicazione dell'art. 1 Legge 22 agosto 1985 n. 450.

Con sentenza del 3 dicembre 2002 il Tribunale di Genova, disattesa l'eccezione del difetto di legittimazione dell'attrice, esclusa, nella fattispecie, la sussistenza di estremi di imprevedibilità dell'evento tali da superare la presunzione di responsabilità gravante sul vettore ed esclusa, altresì, l'applicabilità dell'art. 1 della legge n. 450/85 condannava la COP.A.V. a corrispondere all'attrice la somma di euro 83.234,80 oltre rivalutazione e interessi, nonché al rimborso delle spese processuali.

4. - Per la riforma della suddetta sentenza la COP.A.V. proponeva appello, affidato alla deduzione di tre distinti motivi, al quale resisteva la Winthertur.

Con la sentenza all'inizio indicata la Corte d'appello ha respinto l'impugnazione e ha condannato la CO.PA.V. al rimborso delle spese oltre accessori.

5. - La Corte territoriale ha reputato che l'appellante non si trovasse nelle condizioni che le consentivano la limitazione di responsabilità vettoriale, prevista dall'art. 1 della legge n. 450/85, in quanto il comportamento dell'autista dovrebbe qualificarsi gravemente colposo.

Si legge nella motivazione della decisione, oggetto del presente ricorso, per quanto interessi in questa sede, che, ai sensi dell'art. 1693 c.c., così come interpretato dalla giurisprudenza di questa Corte, l'evento rappresentato da una rapina non integra, in sé stesso considerato, gli estremi del caso fortuito, individuato nella citata norma codicistica quale causa di esclusione della responsabilità vettoriale, occorrendo, invece, ogniqualvolta il rischio di un evento di tal genere non attinga il carattere della imprevedibilità, che il vettore dimostri di aver adottato, tra le varie modalità di condotta quelle più idonee ad assicurare la puntuale esecuzione della prestazione a lui

incombente, da valutarsi alla stregua del parametro della diligenza specifica indicato nell'art. 1176, comma 2 c.c..

Nella specie, la condotta dell'autista, al quale era materialmente affidata la merce (e del cui operato deve rispondere il vettore), è stata - afferma la sentenza - caratterizzata da palese negligenza, consistente nell'aver lasciato in sosta, durante tutta la notte, su strada statale non sorvegliata il veicolo senza alcun mezzo preventivo di difesa contro la sottrazione mediante violenza o minaccia, se non la sua sola presenza fisica (p. 10-11 s.i.).

Affrontando il terzo motivo d'appello, che censurava la sentenza di primo grado, che aveva escluso l'applicabilità dei limiti di cui all'art. 1 della legge n. 450/85, pur in assenza dell'accertamento di un comportamento doloso o gravemente colposo del vettore, la Corte territoriale motiva nel modo seguente.

Esamina il motivo congiuntamente alla eccezione proposta dalla Winthertur, secondo la quale nella specie non sarebbe stata applicabile l'art. 1 della legge n. 450/85 per la sussistenza di colpa grave nella condotta del vettore.

La Corte territoriale, contrariamente a quanto ritenuto dal giudice di primo grado, ritiene che agli atti, e tempestivamente, è stata acquisita la prova documentale della iscrizione della CO.P.A.V. all'albo nazionale degli autotrasportatori.

Il giudice di appello ritiene superate le questioni controverse tra le parti attinenti:

- a) alla possibilità di dimostrare o no, (con la stipulazione del contratto che legava CO.P.A.V. e SCA Agenzia marittima e che recepiva le tariffe di trasporto previste dall'Accordo collettivo nazionale per il trasporto dei contenitori), l'avvenuta applicazione, nel caso in esame, di una tariffa a forcella;
- b) alla opportunità di una consulenza tecnica, onde ricercare la prova sul punto;
- c) alla questione se, ai fini dell'applicazione del criterio ponderale stabilito dalla legge (autosufficiente ed indipendente dal regime tariffario) ci si debba riferire, per sciogliere l'alternativa tra l'applicabilità del primo o del secondo comma dell'art. 1 della legge n. 450 del 1985, al peso lordo del contenitore (Kg. 6.766) o al peso netto della merce in esso contenuta risultante univocamente dal bill of lading, dal bollettino doganale e dal documento di consegna (Kg. 4.046).

Infatti, alla luce degli elementi di fatto, ha ritenuto che il comportamento del vettore fosse risultato particolarmente grave per imprudenza, apprezzabile nella mancata previsione delle peculiari condizioni che sarebbero venute in essere per la conclusione del viaggio in ora notturna, nonché per negligenza, apprezzabile nella mancata predisposizione degli accorgimenti pratici necessari e sufficienti ad evitare che ne scaturissero situazioni di pericolo (p. 17-19 s.i.).

Successivamente al deposito della sentenza di appello la Winthertur Assicurazioni s.p.a. risulta aver mutato la propria denominazione sociale in Aurora Assicurazioni s.p.a..

6. - Contro la sentenza di appello insorge la CO.P.A.V. con il presente ricorso, notificato il 9 dicembre 2004, affidato a tre motivi, di cui il secondo ed il terzo, a loro volta, articolati in due profili. Resiste con controricorso e ricorso incidentale condizionato, affidato a tre motivi, la Aurora Assicurazioni.

Resiste con controricorso al ricorso incidentale di Aurora Assicurazioni la CO.P.A.V..

L'Aurora Assicurazioni ha presentato memoria.

Motivi della decisione

1. - Con il primo motivo (asserita illegittimità della sentenza impugnata per omessa motivazione circa un punto decisivo della controversia) la CO.P.A.V. si duole che la Corte di appello avrebbe omesso di motivare e/o omesso di dar conto del motivo:

- a) per cui non avrebbe valutato le circostanze emerse dall'istruttoria, che dimostrerebbero che la circostanza imprevista sarebbe imputabile allo spedizioniere MCS e non al vettore;
- b) nonché sul fatto che le dette circostanze dimostrerebbero che, verificatasi la circostanza imprevista, il vettore COP.A.V. avrebbe adottato ogni cautela da esso esigibile.

2. - Con il secondo motivo (asserita violazione e falsa applicazione dell'art. 1 legge n. 450/85 e dell'art. 1693 c.c.) il ricorrente si duole che la Corte di appello avrebbe ommesso di dar conto:

- a) delle ragioni in base alle quali il comportamento del vettore dovrebbe considerarsi gravemente colposo, seguendone la falsa applicazione della legge n. 450/85;
- b) delle ragioni in base alle quali si è ritenuto non ricorrere la sussistenza del fortuito, con conseguente falsa applicazione dell'art. 1693 c.c..

3. - Con il terzo motivo (asserita violazione di legge) la CO.P.A.V. si duole che il giudice di appello avrebbe ommesso di censurare la decisione di primo grado:

- a) nella parte in cui essa ha dichiarato non provata la iscrizione della CO.P.A.V. all'albo nazionale autotrasportatori;
- b) nella parte in cui il giudice di appello ha dichiarato la inapplicabilità della l. n. 450/85 in mancanza della prova della effettiva applicazione delle tariffe a forcella.

4. - Osserva il Collegio che, per prima, va esaminata la deduzione, preliminare nel controricorso, della compagnia assicuratrice, secondo la quale si sarebbe formato il giudicato in merito al quantum riconosciuto alla compagnia stessa.

Infatti, a suo dire, la statuizione della Corte genovese resta solo da rilevare l'assenza di censure sotto diversi profili attinenti al quantum dell'obbligazione risarcitoria (p. 19 sentenza impugnata), non troverebbe censure nell'attuale ricorso.

Pertanto, si sarebbe formato il giudicato sulla:

- 1) legittimazione attiva della Winthertur Assicurazione s.p.a., con riferimento alla titolarità dei diritti desunti dal contratto di trasporto.
Infatti, la Corte di merito ha "tacciato" di inammissibilità l'avversario gravame per difetto di specificità dei motivi di appello ex art. 342 c.p.c. (sentenza impugnata punto n. 1, p. 7-9) e su questo nulla avrebbe dedotto nel presente ricorso la ricorrente (p. 8-9 controricorso);
- 2) distribuzione dell'onere della prova ai fini del beneficio delle limitazioni della responsabilità vettoriale ed il consequenziale regime di tempestività ed ammissibilità della controecezione, inerente la mancata prova dei requisiti necessari (iscrizione all'albo degli autotrasportatori ed applicazione delle tariffe a forcella) per poterne beneficiare (v. p. 3.3., p. 15 sentenza impugnata) ed anche questo non sarebbe oggetto di censura.

4.1. - Questa deduzione, nella sua articolata complessità, va disattesa.

Infatti, è sufficiente leggere tutti i motivi di ricorso, nella loro consequenzialità logica, per convincersi che non vi è alcuna acquiescenza a quanto su questi punti ha deciso la Corte territoriale.

Sia sul quantum che sulla distribuzione dell'onere della prova, nonché sulla mancanza dei requisiti la ricorrente articola argomentazioni giuridiche e di fatto che smentiscono l'assunto della resistente società assicuratrice.

Sulla legittimazione attiva della Winthertur non pare che vi sia stata discussione.

Se mai, il problema è stato centrato sulla non responsabilità della ricorrente ed è su questo che si è svolto e si svolge il giudizio.

Tale responsabilità è respinta dalla ricorrente ed, in subordine, riconosciuta, limitandola alla condanna di somme non superiori al limite di cui all'art. 1 della legge n. 450/85, come modificato dalla legge n. 162/93.

Ma, da ciò far discendere come presupposto, attesi i motivi nella loro formulazione, il giudicato sul quantum e quello sull'onere probatorio sembra consentire un salto logico che non è ravvisabile dagli atti.

4.2. - Venendo ai motivi di ricorso, sembra al Collegio che essi non siano meritevoli di accoglimento per le argomentazioni di seguito riportate.

4.2.1. - Circa il primo motivo, va detto che non corrisponde al vero che la Corte territoriale avrebbe ommesso di motivare circa un punto decisivo della controversia.

Infatti, la sentenza impugnata si sofferma sulla irrilevanza del fatto che gli addetti alla sicurezza non avessero consentito l'ingresso fuori orario, in quanto "tale atto di cooperazione al

completamento dell'attività di trasporto eccedente in se stesso l'ambito della normalità non era ragionevolmente esigibile e prevedibile se non, quanto meno, preventivamente richiesto con una comunicazione dell'arrivo in orario eccezionale, quale avrebbe potuto essere effettuato dal vettore nell'ambito di una corretta organizzazione del trasporto" (p. 12 sentenza impugnata).

Né, d'altra parte, può chiamarsi in causa la MCS, in quanto, una volta affidato il trasporto al vettore, è il vettore stesso che risponde delle modalità organizzative e dei contatti con il soggetto destinatario della merce, come esplicitamente si ricava dall'art. 1693, comma 1 c.c., prima parte (ex adverso Cass. n. 19050/03) ed è lui solo che risponde della regolarità dell'intero trasporto.

Né appare conferente il richiamo all'art. 1737 c.c. (e di cui a p. 17 del ricorso).

Infatti, nel caso in esame, non si tratta, da parte dello spedizioniere, di omessa custodia della merce, consegnata al vettore, bensì di esecuzione e di modalità dell'intrapreso trasporto, di cui è responsabile unicamente il vettore.

Invero, la responsabilità del vettore si estende a tutte le attività accessorie, che costituiscono la necessaria e naturale integrazione dell'attività di trasporto della cosa da luogo a luogo, onde raggiungere il fine pratico cui è preordinato l'adempimento della obbligazione principale (v. Cass. n. 1288/81).

Tale responsabilità viene meno solo con la consegna al destinatario e con detta consegna viene meno, altresì, il dovere di conservazione e di custodia che su di lui incombe (Cass. n. 3085/75).

Pertanto, fino alla consegna al destinatario persiste in capo al vettore l'obbligo di conservare e custodire la merce e il diritto del destinatario di ottenere il risarcimento del danno in caso di perdita o di avaria del carico (Cass. n. 5700/99).

Anche in riferimento al secondo profilo del primo motivo (circa le cautele adottate, onde evitare che si verificasse la rapina) non si rinviene alcun vizio di motivazione.

Non solo va detto che la motivazione non è affatto omessa, ma va pure precisato che la stessa si presenta conforme a criteri logici, in quanto il giudice di appello ritiene che l'apprestamento della possibilità di una sosta del veicolo in sede custodita, quand'anche ciò avesse comportato un aggravio - comunque non eccezionale - del costo della prestazione, doveva rientrare nell'ambito della capacità conoscitiva minima del vettore professionale (p. 18 sentenza impugnata) (sul punto v. Cass. n. 17398/07).

4.2.2. - Anche il secondo motivo, che si articola in due profili, va respinto.

Il primo riguarda, ad avviso del Collegio, il più importante e delicato.

A dire della ricorrente la Corte territoriale avrebbe omesso di dar conto delle ragioni, in virtù delle quali il comportamento del vettore dovrebbe considerarsi gravemente colposo, seguendone la falsa applicazione della legge n. 450/85.

In merito, va rilevato che questa Corte ha statuito che il vettore professionale, pur godendo di ampia autonomia nello scegliere tempi, modalità e itinerario del trasporto è pur sempre tenuto a compiere scelte in modo da ridurre al minimo il rischio di perdita del carico, per cui la scelta del vettore di posizionare il carico in ora notturna e in una zona incustodita, non è una scelta insindacabile, ma raggiunge il livello gravemente colposo (Cass. n. 14397/99, puntualmente citata anche nella sentenza impugnata sub 2.2. a p. 12), atteso che i rischi di furto e rapina sono rischi tipici della attività di autotrasporto, contro i quali le imprese del settore sono tenute in particolar modo a premunirsi.

Peraltro, e richiamandosi alle considerazioni svolte a par. 2 della propria sentenza, il giudice di appello ritiene gravemente colposa la condotta del vettore, perché questi ha omesso di prevedere le peculiari condizioni che sarebbero venute in essere per la conclusione del viaggio in ora notturna e per negligenza, apprezzabile nella mancata predisposizione degli accorgimenti pratici necessari e sufficienti ad evitare ne scaturissero situazioni di pericolo.

La durata del viaggio in relazione all'ora di partenza; la estensione del percorso (che non comportava, certo, l'attraversamento di luoghi sconosciuti o insidiosi) non potevano non rientrare nell'ambito della capacità minima del vettore professionale e in correlazione alla sua capacità organizzativa minima non poteva far omettere al vettore stesso di custodire il carico in zona protetta.

Il vero è che il carico fu lasciato in luogo privo di vigilanza notturna e di adeguata recinzione, per cui la sentenza risulta congruamente motivata sulla qualificazione del grado elevato di colpa e sulla conseguente esclusione del caso fortuito nella specie.

4.2.3. - Infatti, nel caso fortuito, di cui all'art. 1693 c.c., vanno ricompresi - come è noto - la forza maggiore e il fatto del terzo, secondo i criteri della ordinaria diligenza.

Queste circostanze escludono la responsabilità del vettore solo quando, secondo, per l'appunto, l'ordinaria diligenza, rapportata alle modalità dell'accaduto ed alle condizioni di tempo e di luogo, si tratti di evento imprevedibile o al quale il vettore sia nell'impossibilità di opporsi (Cass. n. 2409/06).

Ne consegue che la sottrazione con violenza o minaccia della cosa trasportata non è configurabile come causa liberatoria della responsabilità del vettore, qualora le circostanze in cui si sia verificata siano tali da renderla prevedibile e, quindi, evitabile (Cass. n. 7293/96).

Ed è proprio questo che è accaduto ed è nei termini di cui al principio su richiamato che si esprime la sentenza impugnata.

Né, inoltre, il vettore è riuscito a fornire la specifica prova, che su di lui incombeva, per la quale il danno, subito dal committente per la perdita delle cose trasportate, fosse stato dovuto ad un evento positivamente identificato, ma a lui estraneo e soprattutto a lui non imputabile. Di vero, non è assolutamente imprevedibile la commissione di una rapina, subita, come nella specie, nella notte tra il 9 e il 10 settembre 1998, stando parcheggiato il container in zona non custodita.

In sintesi, il rischio di una rapina non era imprevedibile e, quindi, era onere del vettore provare di aver adottato, tra le varie possibilità ordinarie di rendere sicuro il trasporto, quelle più idonee a garantirne la puntuale esecuzione e che l'evento era in definitiva inevitabile in relazione ad un parametro valutativo di diligenza, da apprezzarsi alla stregua dell'art. 1176, comma 2 c.c. (Cass. n. 4236/01; Cass. n. 1823/03), in quanto si tratta di un vettore professionale.

Alla luce di tutto questo, processualmente accertato e valutato, nessuna censura, nei sensi indicati, dalla ricorrente, può essere mossa alla sentenza impugnata (Cass. n. 8750/96).

4.2.4. - Circa il terzo motivo, variamente articolato, va detto che ogni suo esame risulta superato da quanto ha valutato il giudice di appello in ordine alla colpa grave.

Di vero, la Corte costituzionale con sent. n. 420 del 1991 ha rinvenuto, dall'insieme delle norme disseminate nel codice civile, nel codice della navigazione e in leggi speciali, in particolare art. 29, primo comma della Convenzione di Ginevra sul trasporto internazionale di merci su strada, resa esecutiva in Italia dalla legge 6 dicembre 1960 n. 1621, configurabile un principio generale, "conforme alla tradizione giuridica Europea, che non ammette il debitore ad avvalersi di limitazioni convenzionali o legali di responsabilità quando l'inadempimento dipende da dolo o colpa grave", statuendo, altresì, che nel "sistema della legge nazionale", cioè della legge n. 450/85 l'art. 1 comma 1, nella parte in cui non eccettua dalla limitazione della responsabilità del vettore per i danni derivanti da perdita o avaria delle cose trasportate, il caso di dolo o colpa grave è costituzionalmente illegittimo (principio ribadito da Corte Cost. n. 199/05 sul trasporto aereo: v. par. 7.2.1., in motivazione).

A seguito di tale decisione questa Corte ha avuto modo di statuire che, in riferimento ai trasporti soggetti al sistema di tariffe a forcilla, il limite di responsabilità del vettore per i danni derivanti da perdita o avaria delle cose trasportate e cagionati con dolo o colpa grave non è operativo (Cass. n. 9703/03).

Per questa inapplicabilità - continua la giurisprudenza - non è necessario che il vettore o i suoi dipendenti o i suoi ausiliari non abbiano vinto la presunzione di colpa a suo carico, prevista dall'art. 1693 c.c., ma è necessario che il giudice del merito accerti in concreto (avuto riguardo a tutte le circostanze di tempo e di luogo, al valore delle cose trasportate e ad ogni altro elemento di giudizio per valutare la colpa) che l'evento è derivato da colpa grave dei suddetti soggetti (Cass. n. 14456/01).

In sintesi, e lo si ribadisce, il giudice di appello ha accertato e valutato che l'evento è derivato dalla colpa grave dell'autista del vettore, ossia da una condotta che, pur senza la volontà di danneggiare alcuno, è stata posta in essere con straordinarie ed inescusabili imprudenza e negligenza, che sono ingiustificate in un vettore professionale.

Il che non può non confortare la decisione oggi impugnata, la quale si cura anche, nel rispondere ai "profili problematici", attinenti anche al peso lordo del carico o al peso della merce (p. 15-16 sentenza impugnata), di proporre una "motivazione sostitutiva" rispetto a quella esposta dal

giudice di primo grado (p. 18), correttamente ritenendo superati quei profili dalle “connotazioni concrete del comportamento del vettore”, in precedenza prese in esame al fine del decidere.

Ogni altra deduzione risulta, quindi, superata e/o assorbita.

Infatti, una volta ritenuta sussistente la colpa grave, qual è quella da imputarsi al vettore la risposta alle censure ulteriori non trova giustificazione o, meglio, rilevanza alcuna (Cass. n. 14456/01, citata pure dalla ricorrente).

Né trovano fondamento (ma, ripetesi, le censure sono assorbite dal fatto che la accertata “colpa grave” rende inoperative le limitazioni di responsabilità) le doglianze circa il peso reale e l'applicazione del criterio ponderale stabilito dalla legge.

Al riguardo, è indubitabile che il peso della merce trasportata fosse di kg. 4.046, come risulta dal bill of lading del 10 agosto 1998, dal bollettino doganale dell'8 settembre 1998 nonché dal bollettino di consegna del 9 settembre 1998.

Pertanto, sul piano documentale-probatorio il regime giuridico dei trasporti con oggetto avente merce di peso superiore a Kg. 5.000 non può trovare applicazione.

Peraltro, solo “imballaggi e palette”, non certo il container, appartengono al mittente, essendo il container il contenitore e non già il contenuto della merce.

Ogni altro profilo, quindi, risulta assorbito.

Ne consegue che il ricorso va integralmente respinto, con l'effetto che resta assorbito il ricorso incidentale condizionato della società Aurora resistente con la condanna della ricorrente alle spese che si liquidano come dal dispositivo.

P.Q.M.

La Corte rigetta il ricorso, assorbito il ricorso incidentale condizionato, e condanna la ricorrente alle spese, che liquida in euro 5.100,00, di cui 100,00 per spese, oltre spese generali e accessori di legge.